LE

9

LES COMEDIES DU PACIFIQUE.

[Extrait du "MONDE" du 7 Avril 1884.]

LE

Il y
questio
wa do
Parlem

1o L'

2o L'
provinc

Notre
que ne
.. toujo

Quan
dit le
syndica
écrivit

A vo
jour, vo
mieux
délégué
de pren
ou le lo
vincial.

....

Je ne
ble de
d'assure
tion qui
sa cond
je ne v
chemin
en deme
lequel d
tamées,
l'Océan
fer du P

A cela
tremise
que c'é
(*foolish*

LES COMEDIES DU PACIFIQUE

——ooo——

Il y actuellement deux importantes questions que le gouvernement d'Ottawa doit incessamment décider et le Parlement ratifier ou rejeter :

1o L'extension du Pacifique à Québec.

2o L'extension du Pacifique dans les provinces d'en bas.

Notre ferme opinion est que le Pacifique ne veut pas aller à Québec, puisqu'il a toujours refusé d'y aller.

Quand le gouvernement fédéral vendit le chemin de fer du Pacifique au syndicat en 1880, l'hon. M. Chapleau écrivit à sir John A. MacDonald :

A votre retour (d'Europe) l'autre jour, vous m'avez informé qu'il vaudrait mieux attendre l'arrivée au Canada des délégués du syndicat du Pacifique avant de prendre aucune décision sur la vente ou le loyer de notre chemin de fer provincial...

....

Je ne pense pas que je serais justifiable de perdre une occasion certaine d'assurer à notre province une transaction qui la favoriserait largement dans sa condition actuelle ; en même temps je ne voudrais pas disposer de notre chemin sans mettre votre gouvernement en demeure d'assurer au syndicat, avec lequel des négociations ont déjà été entamées, une ligne indépendante jusqu'à l'Océan Atlantique pour le chemin de fer du Pacifique.

A cela le Pacifique répondit, par l'entremise de M. Abbott, en février 1881, que c'était une offre extravagante (*foolish offer*).

La seconde tentative fut faite un an après. Voici ce que nous trouvons à ce sujet dans le discours de M. CHAPLEAU, prononcé à l'Assemblée Législative de Québec le 27 mars 1882 ;

Le 3 janvier dernier, je crus que je devais faire un dernier effort pour donner une nouvelle occasion à la compagnie du Pacifique d'acquérir notre chemin. Je me me rendis ce jour-là à Ottawa et j'y passai deux jours dans ce but. J'allai trouver sir John A. McDonald et lui demandai s'il ne pouvait pas faire un effort auprès du syndicat du Pacifique Canadien pour lui faire acheter notre ligne provinciale, lui déclarant que nous avions reçu des propositions d'achat, mais que nous ne voulions pas décider de ces soumissions, sans tenter une dernière démarche auprès de la compagnie du Pacifique Canadien.

Voici les conditions que je posais au gouvernement d'Ottawa :

Prix, 8 millions de piastres, intérêt, 5 0[0 il y a à peu près pour sept à huit cent mille piastres de travaux à faire sur la ligne Q. M. et O. Certaines compagnies s'offrent de faire ces travaux, mais le gouvernement n'obligera la Cie du Pacique à faire des travaux, que jusqu'au montant de $400,000 ce qui portera le prix total du chemin à $8,000,000. Termes de paiement le plus accommodants, car le gouvernement de Québec ne veut que diminuer les charges des intérêts sur sa dette.

Ces propositions furent soumises d'une manière confidentielle à la compagnie du Pacifique, et en réponse nous avons reçu l'offre que voici :

On offrait huit millions et trois quarts

portant intérêt à 4 o/o, le capital payable en cinquante ans ; le gouvernement devait dépenser $750,000 pour finir le chemin.

On me dira que c'est quelque chose d'effrayant que nous n'ayions pas voulu vendre à ce prix-là. Voici pourquoi nous ne l'avons pas fait. C'est que ces 8¾ millions, payables dans cinquante ans, ne portaient qu'un intérêt de 4 o/o, ce qui donne tout simplement l'intérêt de $7,000,000 à 5 o/o.

La Compagnie du Pacifique faisait de plus payer au gouvernement $750,000 pour les travaux restant à faire.

En ôtant ces $750,000 sur le montant offert, il restait une somme nette de $8,000,000.

Ces $8,000,000 du Pacifique nous auraient rapporté annuellement à 4 o/o la somme de $320,000, tandis que les $7,600,000 offerts aujourd'hui nous donneront à 5 o/o $380,000, soit une différence de $60,000 par année. Or, sait-on ce que $60,000 par année pendant 50 ans, à intérêts composés, représentent pour le gouvernement ? Et il n'y a pas un sou à déduire : j'en défie les calculateurs les plus habiles. Ces $60,000, au bout de 50 ans, donnent $12,560,000. Je vous dis que l'on ne peut retrancher la moindre parcelle de cette somme de $12,560,000, et elle représente le montant que nous aurions perdu, en acceptant l'offre des 8¾ millions de préférence à celle des $7,600,000.

Définitivement quand le Pacifique se décida à acheter la section Ouest, l'hon. M. CHAPLEAU insista encore pour qu'il prit la section Est en même temps, au total de $7,600,000 pour le gouvernement. Ces messieurs refusèrent encore.

En décembre 1882, M. SENÉCAL offrit à la compagnie du Pacifique le chemin de la Rive Nord pour $4,750,000. Il demandait apparemment un profit de $750,000, mais il y avait alors pour $250,000 de nouveaux travaux faits ; la compagnie du Nord avait acquis 600,000 pieds de terrain dans le cœur de la cité de Québec évalués à $1 le pied par la Corporation. M. SENÉCAL voulait distribuer $100,000 aux actionnaires, c'est-à-dire un dividende de 10 p. c. pour les risques qu'ils avaient courus, ce qui n'était que légitime quand il était alors connu que le Grand Tronc offrait beaucoup plus.

Eh ! bien, le Pacifique refusa encore.

Pendant ce temps-là, le Pacifique dépensait sur des chemins du Sud :

Pour le *South Eastern*............	$1,250,000
Pour la charte de l'Atlantique et *Great Western*.................	180,000
	$1,430,000
Et il demande actuellement un subside de.........................	3,000,000
pour se rendre par le Sud de Montréal à St-Jean, N. B.	
Sans compter un subside de $3,200 par mille déjà voté à l'*International* de M. Pope, que le Pacifique a acheté et sur lequel il a déjà été payé	183,000
	$4,613,000

Quand il y a un mois les conservateurs français firent un mouvement à Ottawa pour forcer le Pacifique à ne pas se détourner de notre Province, Sir HECTOR LANGEVIN les désarma en leur promettant que le terminus du Pacifique serait à Québec.

Or le Pacifique ne voulant pas y aller, voici le tour qu'il a imaginé.

Après avoir annoncé qu'il était prêt à acheter le chemin de fer du Nord, il a commencé à déclarer ensuite que les propriétaires de ce chemin demandaient trop cher, et pour gagner du temps, il a suggéré l'idée de bâtir une troisième ligne pour Québec. De là le plan de retrancher un million à la Province de Québec pour le donner à cette nouvelle compagnie, comme si Québec n'avait pas déjà assez subventionné de chemins de fer.

Les calculs du Pacifique sont clairs.

Ou cette nouvelle ligne ne se fera pas, et alors son point sera gagné ; ou elle se fera ; et alors il aura deux ou trois ans à attendre avant qu'elle soit terminée. Dans trois ans, le Pacifique, n'ayant plus besoin du Parlement, se moquera de la Province de Québec.

Si le Pacifique désirait aller à Québec il ne ferait pas tant d'efforts pour passer par le Sud de Montréal.

Il veut avoir un port d'hiver : très bien. Qu'il se rende à Québec, traverse à Lévis et de là se dirige vers St Jean N.-B., et Halifax. Il n'allonge pas sa route de 20 milles.

Seulement cette voie n'a aucun intérêt commun avec celle de Portland et ne peut contribuer à la construction du pont de Montréal; car sans perdre de vue le commerce des Provinces d'en bas, c'est à Portland que le Pacifique veut se rendre. En voici la preuve :

M. Stephens et M. Abbott a Portland.

(Extrait du *Daily Argus*, Portland, 10 Oct. 1883.)

Le comité spécial du Conseil de Ville nommé pour examiner les offres pour la vente ou le bail des intérêts de la ville dans le chemin de fer de Portland et Ogdensburg s'est réuni à 3 heures hier..

Le Maire Deering introduisit M George Stephens, président de la compagnie pu Pacifique Canadien. M. Stephens prend la parole..............................
....

" LE PACIFIQUE ÉTANT RENDU A MONTRÉAL, et comme vous le savez, Montréal ne servant de port que durant six mois de l'année, il est naturel *que nous songions à attendre l'Atlantique, et il est aussi naturel que nos regards se tournent vers la route la plus courte et il ne dépendra que de vous que nous exécutions nos projets. Nous croyons, comme je l'ai déjà dit, que Portland peut beaucoup dans ce sens, et je puis déclarer, en mon nom et au nom de mes collègues*, que NOUS SOMMES ANXIEUX DE FAIRE TOUT CE QUE NOUS POURRONS POUR OBTENIR UN PIED A TERRE ICI. C'EST POUR CELA QUE NOUS SOMMES ICI CE SOIR.

"M. Abbott ajoute : Mon ami, le Président, a EXACTEMENT *représenté* NOS *vues* et je ne sais pas ce que je pourrais ajouter, excepté que j'espère voir votre comité comprendre que nous donnerons à l'affaire notre plus sérieuse considération, AFIN *que nous* PUISSIONS *bientôt*, QUAND LE TEMPS SERA ARRIVÉ *vous faire une proposition en hommes d'affaires, acceptable pour la cité.*

"M. Stephens–J'ai oublié de vous dire que............ lorsque la communication du Sault Ste-Marie sera terminée, il ne sera pas difficile de s'imaginer l'effet qu'éprouveront les ports de l'Atlantique de recevoir en énormes quantités la farine de Minnéapolis. Si NOUS POUVONS réussir à ENVOYER A PORTLAND *la farine qui se fait à Minnéapolis, vous aurez un port bien occupé.*

"Le Maire—Le Pacifique Canadien, qui est représenté ici, fait connaitre clairement sa pensée et dit qu'il a l'intention de se servir de ce chemin (le Portland et Ogdensburgo) COMME TRONC PRINCIPAL *en relation avec son propre chemin. Est-ce que j'ai bien compris M. Stephen ?*

"M. Stephens—OUI MONSIEUR...... Nous ne savons pas encore exactement comment la chose se fera, TOUS NOS EFFORTS JUSQU'A PRÉSENT SE SONT TERMINÉS A MONTRÉAL. IL FAUT QUE NOUS Y BATISSIONS UN PONT, ... *qui prendra dix-huit mois*, et quand ce pont sera bâti nous trouve-

rons les moyens de l'atteindre (le Portland et Ogdensburgh.) *Nous avons déjà ces moyens, le St-Johnsbury et Ogdensburgh, par exemple.* "

Maintenant, c'est aux hommes publics à tirer leurs conclusions.

Le 10 octobre, le Pacific ne s'occupait guère de Québec, ayant jusque là, d'après l'aveu de M. Stephens, concentré toute son attention sur Montréal.

Il lui est facile de se rendre à Portland par le South Eastern, puisqu'il n'y a que les distances suivantes :

	Milles
Montréal à Newport...............	103
Newport à St-Johnsbury.........	40
St-Johnsbury à Wingroad.......	23
Wingroad à Portland............	104
Total	270

La ligne qu'il fait subventionner maintenant à raison de $3,000,000 allonge, il est vrai, la voie de Portland de 67 milles, s'il voulait se rendre à Portland par le Lac Megantic ; mais on comprend tout l'aide qu'il retirera de cette subvention pour la construction du pont de Montréal; sans compter qu'il enlèvera par cette ligne droite tout le commerce de l'Intercolonial entre l'ouest et les Provinces Maritimes.

En d'autres termes, le Pacifique a mis deux cordes à son arc. La corde de Portland plus éloigné que Québec, de 120 milles à peine ; la corde des Provinces maritimes, lui assurant tout le trafic local et aidant à la construction du pont.

Une autre preuve que le Pacifique ne veut pas aller à Québec c'est la peine qu'il prend pour faire savoir les demandes exorbitantes du chemin de fer du Nord. "Comment, s'écrie le *Herald*, peut-on payer $5,250,000 pour un tel chemin ? Il ne vaut pas cela."

Quel prix le Pacifique pense donc payer pour un chemin destiné à être le terminus du Pacifique ?

A t'on songé à la nécessité où il sera d'avoir dans la cité de Québec les plus grandes facilités possibles de terminus. Il faudra qu'il se rende à l'eau profonde, qu'il ait d'immenses terrains pour ses usines, ses magasins, ses entrepôts, ses gares, pour ses nombreux wagons chargés de marchandises.

Il ne devra pas, dans tous les cas, être plus à l'étroit que le chemin de fer du Nord. Hormis qu'il n'aille à Québec que pour la forme et qu'il n'y mène point de commerce.

Or, sait-on ce que représente l'installation du chemin de fer du Nord à Québec.

Le tableau suivant va en donner une idée :

Ateliers y compris, bâtisses, outillage et terrain..........	$ 220,000
Terrain du Palais 1,200,000 pieds (évalués par la corporation de Québec et la compagnie du lac Saint-Jean à $1.00 le pied) à 60 centins..........................	720,000
Travaux faits pour surhausser le terrain	15,000
Travaux pour conduire les lisses à l'eau profonde, coût de la rue St-André, expropriation, etc......................	50,000
Caissons pour quais au Palais, à la vacherie, etc...............	32,000
Gare à Québec......................	60,000
Hangars, remises, etc..........	15,000
Lignes d'évitement, lisses et différents matériels..........	10,000
Déplacement de la voie, expropriations, etc................	200,000
	$ 1,322,000

Quelque soit la ligne que le Pacifique choisisse, il ne pourra pas se soutraire à cette dépense.

Maintenant, quelque soit la nouvelle route choisie par le Pacifique, il ne pourra pas supprimer les rivières sur son passage. Le chemin du nord a des ponts sur les rivières suivantes :

PONTS EN BOIS.

Localités.	Pieds.
Champlain	60
Cap Rouge	100
Rivière Noire	60
Aux Pommes	60
Jacques-Cartier	313
Portneuf	380
Belle Isle	60
Lachevrotière	124
Ste-Anne	30
Batiscan	30
Champlain	130
Pepin	30
St-Malo	40
Ste-Marguerite	60
St-Roch	60
do	20
Rivière Aubri	20
Rivière au Sable	20
do do	40
St-Charles	30
Rivière aux Glaises	40
Yamachiche	75
do	80
do	30
Rivière-du-Loup	240
do do	40
do do	75
Maskinongé	120
Chicot	80
Chaloupe	81
Cabane Ronde	20
St-Vincent de Paul,	200
Total	2,748

PONTS EN FER.

Localités	Pieds.	Poids.
Ste Anne	1039	1,012,970
Batiscan	777	796,120
St Maurice	1095	1,428,434
Bayonne	123	101,832
L'Assomption	219	296,601
St Esprit	83	55,812
L'Achigan	123	101,503
Mascouche	104	80,272
Mille Isles	612	581,654
Total	4176	4,455,198

Voici les prix de ces ponts :

2748 pieds à $30	$ 82,440
4176 " à 85	355,000
Maçonnerie : 52,152 verges à $11.38	593,472
Total	$1,030,912

Quant au matériel roulant du chemin de fer du Nord, la valeur en est enregistrée dans l'acte de vente, savoir $598,-634. Il vaut autant qu'il valait alors.

Il est vrai que le *Herald* prétend que le Pacifique n'a pas besoin de matériel roulant; mais personne ne croira que le Pacifique a plus de matériel roulant qu'il ne lui en faut et qu'il pourrait desservir la ligne de Québec sans se dégarnir. Du reste, ne lui faut-il pas encore pour des millions de matériel roulant d'ici à la Colombie Anglaise ?

Voici donc les montants suivants qu'il faut déduire de la construction du chemin :

Installation à Québec	$1,322,000
Ponts et maçonnerie	1,030,912
Matériel roulant	598,634
Total	$2,951,546

Le montant total pour lequel le chemin du Nord peut être acquis n'est pas $5,250,000 mais $5,100,000.

En sorte que nous avons :

Coût du chemin	$5,100,000
Moins travaux et valeurs déduits	2,951,546
	$2,148,454

Longueur du chemin.	milles.
St Martin à Québec	160
Piles	27
Joliette	18
Berthier	2
Loop Line	2
	209

Coût de construction par mille $10,280

Ni le Pacifique, ni qui que ce soit ne bâtiront un chemin de première classe pour $10,000 du mille.

On parle d'un chemin de Lachute à St Raymond; mais cette route aura 155 milles de long et les promoteurs de l'entreprise admettent qu'elle coûtera $20,000 du mille. Cela fait $3,100,000.

Puis les 31 milles du Lac St Jean, on n'en fera pas cadeau au Pacifique qui devra les acheter. Or, quel a été le coût de ce chemin.

Voici le rapport de l'ingénieur, M. Light:

"J'estime le coût de ce chemin à $23,000 du mille y compris une quantité limitée de matériel roulant et de bâtisses.................. ....

....

"La quatrième montée est de 132 pieds au mille sur une longueur de 2.5 milles, près de Lorette. Pour réduire ce niveau à 118 pieds par mille, il faudrait doubler la longueu et tripler le coût."

Cependant, le Pacifique serait forcément obligé d'abaisser ces niveaux au moins à 100 pieds au mille. Puis il aura quatre milles à construire pour se rendre à Québec. En somme pour acheter cette section, il aura à payer :

31 milles à $23,000	$713,000
Travaux d'améliorations	$80,000
Pour aller à Québec, 4 milles	92,000
Total	$885,000

Voici donc ce que le Pacifique aura à débourser pour se rendre à Québec par la nouvelle ligne exactement dans les mêmes conditions qu'il se rendrait par la Rive Nord :

Coût de 155 milles	$3,100,000
Coût du Lac St-Jean, et extension à Québec	885,000
Installation dans Québec d'une manière semblable au chemin du Nord	1,322,000
Matériel roulant, représentant en tous cas une valeur réelle	598,546
Total	$5,905,546

Voilà des chiffres qu'aucun homme sérieux ne pourra attaquer.

Or, ces chiffres étant exacts, il est évident que le Pacifique ne veut pas aller à Québec. Et le malheur, c'est que les gens de Québec ne veulent pas le croire et vont se laisser leurrer. Nous dirions : "Tant pis pour eux" s'il n'y avait qu'eux en jeu; mais il y a en arrière d'eux la section la plus française de notre Province qui restera sacrifiée au bénéfice de Portland et des Provinces Maritimes.

380,000
92,000

385,000

aura
Québec
dans
ndrait

00,000

385,000

322,000

598,546

905,546

omme

il est
ut pas
, c'est
ent pas
. Nous
s'il n'y
arrière
ise de
fiée au
ovinces